Jaro 18-a Oktobro-Novembro 1966 N-ro 6

LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

Nia 19-a kongresejo en Fulda



19a KONGRESO DE LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO (IFEF)

en Fulda (Germanio)
de sabato, la 6a de majo
ĝis vendredo, la 12a de majo 1967

Adreso de LKK

19a IFEF-Kongreso, poŝtfako 700746, D-6 Frankfurt (Main) 70, Germanio.

Banko

Eisenbahn Spar- und Darlehnskasse Frankfurt (Main) konto-numero 40051 aŭ ties poŝtĉekkonto Frankfurt (Main) n-ro 56908 kun la indiko „19a IFEF-Kongreso".

Kongresejo

Oranĝerio en la rezideja palaco de Fulda.

Kongreskotizo

Ĝis 31a de decembro 1966: 26,— germ. m.
Ĝis 15a de marto 1967: 32,— germ. m.
Ĝis 20a de aprilo 1967: 38,— germ. m.

Por pensiuloj, edzinoj kaj junuloj (malpli ol 19 jaraj) la sumoj estas la duono, do sinsekve 13,— GM, 16,— GM kaj 19,— G.M.

Limdato

Ĉiuj aliĝiloj devas atingi LKK plej malfrue la 20an de aprilo 1967.

Simbola aliĝo

Minimume 8,— GM. Tiuj personoj ricevos tuj unu folion da glumarkoj, poste la kongreslibron kaj la kongres-insignon.

Aliĝilo

Aliĝiloj estas haveblaj per la LKK. Ĉiu membro de la „Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)" ricevos unu aliĝilon per la federacia organo „La Internacia Fervojisto".

Glumarkoj

La dukolore presitaj glumarkoj montras la kongresejon. Unu folio (25 glumarkoj) kostas 1,— GM plus 20 pfenigojn por sendkostoj aŭ tri internaciajn respondkuponojn. Bonvolu mendi ĉe LKK.

Loĝigo

LKK transprenas la loĝigon en kunlaboro kun la loka trafikoficejo **nur por aliĝintaj kongresanoj**. La antaŭmendo kostas 1,— GM po lito. La provizoraj prezoj po lito kaj nokto (en dulita ĉambro) inkluzive la matenmanĝon, ekskluzive la servmonon, estas:

a) Hoteloj: 15,— ĝis 20,— germ. markoj
b) Hoteloj: 11,— ĝis 15,— germ. markoj
c) Gastejoj 8,— ĝis 12,— germ. markoj
d) Amasloĝejo: 3,— germ. markoj (tre limigita)

Hoteloj kaj gastejoj situas proksime de la kongresejo kaj estas atingeblaj piede en 5 ĝis 20 minutoj.

Manĝaĵoj

En la kongreseja restoracio estas haveblaj 4 tre favorprezaj menuoj (tagmanĝoj por la 7a, 8a, 9a kaj 11a de majo), kuponoj povas esti antaŭmendataj per aliĝilo; entute prezo: 20,— GM. Krome oni tie povas manĝi laŭ karto.

Ekskursoj.

A. Posttagmeza ekskurso per aŭtobuso al la eksterurba palaco „Fasanerie". Prezo por veturo kaj eniro al la muzeo: 3,50 GM.
Dato: mardon, la 9an de majo..

B. Tuttaga ekskurso per trajno al la mezepoka romantika urbeto Rothenburg ob der Tauber. Prezo por veturo kaj du manĝoj: 24,— GM.
Dato: merkredon, la 10an de majo.

C. Tuttaga ekskurso per aŭtobuso tra la proksima Rhönmontaro. Prezo por veturo kaj tagmanĝo: 10,— GM.
Dato: vendredon, la 12an de majo.

Lingvaj ekzamenoj

Por kongresanoj el germanlingvaj landoj ekzistas la ebleco partopreni lingvan ekzamenon laŭ la kondiĉoj de la Germana Esperanto-Instituto. Aliĝu ĉe s-ro d-ro Wilhelm Lang, Fuchshohl 6, D-6 Frankfurt (Main) - 50, Germanio. Prezo pagota dum la ekzameno: 20,— GM.

Postkongresa aranĝo

De la 13a ĝis la 16a de majo 1967 okazos en Hamburg la 45a Germana Esperanto-Kongreso. Partopreno estos ebla pere de aparta aliĝilo havebla ĉe „45a Germana Esperanto-Kongreso, D-2 Hamburg 26, Elise-Averdieck-Str. 34 I". Por la membroj de la „Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)" la aliĝiloj estos distribuataj per la federacia organo „La Internacia Fervojisto". Interesuloj povas vojaĝi post fino de la 19a IFEF-Kongreso rekte al Hamburg.

Nia provizora programo

La akceptejo en la stacidomo Fulda estos malfermata de la 5a de majo, 18a horo, ĝis la 7a de majo, 8a horo.
La kongresoficejo estos malfermata la 6an de majo de la 8a ĝis la 23a horo, la 7an de majo de la 13a ĝis la 18a horo kaj dum la ceteraj tagoj laŭbezone. La malfermaj tempoj de la aliaj giĉetoj estos poste publikigataj.

Sabaton, 6an de majo

15.00—17.00 Lingvaj ekzamenoj, skriba parto.
17.00—18.00 Kunsido de IFEF-estraro kaj LKK.
20.00—24.00 Interkona vespero kun dancado.

Dimanĉon, 7an de majo

8.00— 9.00 Diservoj.
9.30—12.15 Solena malfermo de la kongreso.
12.30 Komuna fotografado.
14.30—16.30 Lingvaj ekzamenoj, buŝa parto (publika).
17.00 Bankedo.
19.30—21.30 Teatra vespero.

Lundon, 8an de majo

9.00—12.00 Unua komitatkunsido (nepublika).
9.00—12.00 Vizito al lokaj entreprenoj.
14.00—17.30 Dua komitatkunsido (nepublika).
14.00—17.30 Vizito al lokaj entreprenoj.
20.00— 1.00 Balo.

Mardon, 9an de majo

9.00—12.00 Unua laborkunsido (publika).
14.00—15.00 Kunsido de la fakprelega komisiono..
14.00—16.00 Kunsido de la terminara komisiono.
14.00—18.00 Ekskurso al la eksterurba palaco „Fasanerie". Por la partoprenintoj de la kunsidoj trafikos apartaj aŭtobusoj.
20.00—22.00 Unua fakprelego.

Merkredon, 10an de majo

7.30—22.30 Tuttaga trajnekskurso al Rothenburg ob der Tauber.

Ĵaŭdon, 11an de majo

9.00—12.00 Dua laborkunsido (publika).
9.00—12.00 Ekskursoj por virinoj.
14.00—15.30 Dua fakprelego.
17.00—18.00 Futbalmaĉo de la IFEF-Junularo kontraŭ loka taĉmento.
20.00—24.00 Komuna distra vespero kun dancado por kongresanoj kaj lokaj fervojistoj.

Vendredon, 12an de majo

8.30—16.30 Aŭtobusekskurso tra la proksima Rhönmontaro.
17.00 Fermo de la kongreso en la kongresejo.

La junularo en Fulda dum la 19-a IFEF-Kongreso

La Loka Kongresa Komitato de la 19-a IFEF-Kongreso ebligos al nia junularo futbalan ludadon. La organizonto estas kolego Lautenbach, membro de LKK, aktiva sportulo. Li zorgos pri la necesaj vestaĵoj, antaŭvideble en koloroj verdablanka kaj ŝtrumpoj. Li ankaŭ starigos teamon miksitan el diversaj sportsocietoj de Fulda.
La junulara sekcio de IFEF atendas la aliĝojn de tiuj gejunuloj, kiuj partoprenos la 19-an IFEF-Kongreson kaj deziras ludi en la esperantista internacia teamo. Ĉiu ludonto nepre kunportu siajn propraĵn ludŝuojn.
La aliĝojn mi petas sendi ĝis la fino de novembro je mia adreso: Györ 2, Poŝtfako 143, Hungario.

D-ro Imre Ferenczy
gvidanto de la junularo IFEF-sekcio

Ĉu vi jam mendis glumarkojn?



Kie kongresos la fervojistoj en 1967?

Unu el la malmultaj fakaj organizoj, kiuj aranĝas ĉiujare proprajn Esperanto-kongresojn, estas la „Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)". 15 jaroj pasis, de kiam okazis lastfoje IFEF-kongreso en Germanio. En 1952 la insularbo Lindau estis la gastiganto. Por la 19a IFEF-kongreso okazonta de la 6a ĝis la 12a de majo 1967 en Fulda, elkore invitas „Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA)" fervojistojn kaj ĉiujn amikojn de Esperanto. La kongresurbo Fulda evidente prezentas multajn avantaĝojn. Kelkaj estu menciataj:

- Fulda estas mezgranda urbo. Ĝi situas centre en Eŭropo kaj estas facile atingebla per rapidtrajnoj.
- Ĉiuj aranĝoj okazos en unusola bel-aspekta kongresejo meze en la urbo.
- Proksimaj hoteloj kaj gastejoj garantias kongreson de malgrandaj distancoj.
- La programo estas multpromesa, ankaŭ por junuloj, pensiuloj kaj nefervojistoj. Tamen restos sufiĉe da libertempo por propra eluzo.
- La eblecoj viziti vidindaĵojn kaj konatiĝi kun enloĝantoj estas favoraj.
- Pluraj ekskursoj kompletigos la bildon pri kongresregiono kaj lando.

Sed nun pri la kongresurbo mem:

Fulda apartenas al la plej antikvaj kulturcentroj de Germanio. Ĝi estis loĝigita jam 2000 jarojn a.K. En la 8a jarcento Bonifatius, irlanda misionisto, elektis tiun lokon, kie lia disĉiplo, abato Sturmius, dekret-fondis en la jaro 744 monaĥejon. Super la tombo de la sanktulo Bonifatius, altestimata ankoraŭ nun kiel „Apostolo de la Germanoj" estas konstruita poste la plej granda romana baziliko norde de la Alpoj. La samtempe starigita monaĥejo estis dum jarcentoj centro de humanista kaj kristana kulturo, favorita de la plej altaj ekleziaj kaj imperiestraj instancoj. La abatoj, poste princepiskopoj, unuigis eklezian kaj eksteran potencon de la monaĥejo en plukreskanta teritoro. Apude evoluis la vilaĝo Fulda, kiu ricevis jam en la 12a jarcento la rajtojn de urbo. En la kongresjaro 1967 ĝi havos la aĝon de 1223 jaroj.

Simile al la historio de aliaj urboj okazis en la mezepoko bataloj kun aristokratoj el ĉirkaŭaj regionoj. La pesto forrabis multajn enloĝantojn. Kamparuloj, malorde kaj malunuece gviditaj, komencis la liberiĝbatalon. Ankaŭ la reformacio enpenetris, sed la abato restarigis la antaŭan staton helpe de la Jezuit-ordeno. Fulda ankaŭ multe suferis sub la teruraĵoj de la „tridekjara milito" (1618—1648). Sed post 1700 komenciĝis dua epoko de prospero, kiu manifestiĝis ĉefe en grandiozaj barokaj konstruaĵoj, feliĉe konservataj aŭ rekonstruataj nuntempe.

Sur vasta placo leviĝas la impona dutura katedralo, starigita sur la fundamentoj de la malkonstruita romana baziliko, kaj entenanta 3 longajn kaj 2 krucajn navojn, 1 kripton, 16 altarojn kaj 3 orgenojn, krome muzeon. El la romana epoko konserviĝis nur la preĝejo St. Michael kun kripto el la 8a jarcento. Al la grandskale konstruita rezideja palaco apartenas ankaŭ la „Oranĝerio", kiu servos en majo 1967 kiel kongresejo. Kune kun la monumento de florvazo kaj rondŝtuparo ĝi estas taksata kiel unu el la plej belaj verkoj de la germana barokarto. Ne mirige, ke LKK decidis eldoni glumarkon, kiu montras tiun konstruaĵon.

La „baroka kvartalo", kiel oni oficiale nomas tiun terenon, estas kompletigata per parko kun putoj kaj alegoriaj figuroj, per patriciaj domegoj, la Paulus-pordego kaj la urba preĝejo, multloke interligitaj per barokmuro. En baroka stilo estas konstruitaj ankaŭ la iama universitato, la hospitalo, multaj burĝaj domoj kaj en la ĉirkaŭaĵo de Fulda paroĥaj rezidejoj aŭ someraj palacoj.

En 1803 la politikaj cirkonstancoj kaŭzis radikalan ŝanĝon. La eklezia regado, kiu estis daŭrinta 1054 jarojn, likvidiĝis. Sekvis periodoj de fremda administrado, unue flanke de Nederlando. En 1806, sekve de perdita batalo, la iama princepiskopa teritorio fariĝis franca provinco, ĝis kiam, denove pro perdita batalo, ĝi staris sub aŭstra regado. La kongreso de Wien en 1815 destinis, ke Prusio rajtas aneksi la teritorion. Sed jam baldaŭ ĝi apartenis — kiel ankoraŭ nun — al Heslando. Fulda fariĝis sensignifa urbeto.

La ekonomian stagnadon de la 19a jarcento finis, subtenita de la novkonstruita fervojlinio, periodo de malrapida prospero, kiu estas interrompita per la du lastaj militoj. En 1945 triono de la domoj

estis detruita. Per bomboj perdis sian vivon pli da civilaj personoj, ol mortis soldatoj de la urbo.
La partoprenontoj de la 19a IFEF-kongreso ne plu trovos ruinojn. Kontraŭe. Ĉie estas multaj novaj domoj kaj magazenoj. Reto de modernaj stratoj servas al la kreskanta aŭtomobiltrafiko. Post nelonge estos finkonstruiita la ankoraŭ manka parto de la preterpasanta aŭtostratego inter norda kaj suda Germanioj. En Fulda renkontiĝas tri fervojaj linioj, du el ili estas elektrigitaj. Specialan signifon havas la stacio ankaŭ pro la novformado de rapidaj vartrajnoj. La fervoja riparejo prefere ekipas varvagonojn per la planita aŭtomata kuplilo. Entute laboras en Fulda preskaŭ 2000 fervojistoj.
La ekonomia vivo de Fulda altiras ĉiutage el urbo kaj ĉirkaŭaĵo dekmilojn da laboristoj kaj dungitoj. Estas produktataj varoj el teksaĵoj, kaŭĉuko, lako kaj vakso. Ankaŭ la maŝina kaj elektrika industrioj estas konsiderindaj. La kongresanoj, vizitontaj kelkajn lokajn entreprenojn, povos konvinkiĝi pri la ekonomia situacio de la kongresurbo. Fulda estas administra, lerneja kaj eklezia centro, krome sidejo de pluraj bankoj kaj eldonejoj. Kvankam la universitato ne plu ekzistas, estas instruataj filozofio kaj teologio en katolika seminario kaj protestanta akademio.
Tio estas supraĵe skizita bildo pri la kongresurbo. La 4500 enloĝantoj ŝatas ne nur la laboron, sed ankaŭ la agrablajn flankojn de la vivo. Oni scias bone manĝi, ĉu hejme, ĉu en unu el la multnombraj restoracioj, ne forgesante la trinkadon de loke produktita biero. La bonhumoro manifestiĝas ofte en spritaj, malgraciaj rimarkigoj, kiuj en la loka dialekto tamen ne sonas ofendaj. Karnavalaj aranĝoj havas jam 150 jaran tradicion. La loka patriotismo kaj filistra pensmaniero regresis per la postmilitaj cirkonstancoj, kiam enloĝantoj kaj forpelitaj Orient-germanoj intermiksis sin, kiel ĉie en Germanio.
Turistoj estas bonvenaj, ne nur pro ilia mono. Fiere oni montras al ili la vidindaĵojn kaj faras sian eblon por ilia bonfarto.
Komune kun la lokaj aŭtoritatuloj kaj la fervojaj instancoj LKK elkore invitas la fervojistojn kaj ĉiujn amikojn de Esperanto partopreni kiel eble plej multnombre la 19an kongreson de IFEF. Profitu la kongreskotizon reduktitan ĝis fino de 1966. Via baldaŭa aliĝo certigos vian deziratan loĝigon kaj kunhelpos organizi sukcesan kongreson. W.B.

NEKROLOGOJ

Finnlando

La 20an de septembro 1966 forpasis s-ro Hugo William Salokannel, ekstaciestro, en sia 86a vivjaro. Li esperantiĝis en 1904, dum multaj jaroj li prezidis la Fervojistan Esperanto-Societon, dum dek jaroj li estis prezidanto de la Esperanto-Asocio en Finnlando. Li ĉiel klopodis progresigi la sanajn kaj sobrajn vivmanierojn, la bestprotektadon, la konon de hejmlando, ktp. Li funkciis kiel gvidanta persono en multaj societoj, faris nenombreblajn paroladojn kaj prelegojn, verkis pli ol 120 librojn, verketojn kaj broŝuretojn pri siaj ŝatataj temoj.
Liaj vivo kaj laborado estu por ni ekzemplo.

Francujo

La 11an de oktobro 1966 forpasis s-rino Louisa Blondeaux-Boutigny, edzino de s-ro André Blondeaux.
Al la postrestintoj ni esprimas niajn plej sincerajn sentojn de simpatio.

Hispanujo

La 28an de septembro HEFA suferis la doloron perdi unu el siaj plej entuziasmaj membroj, s-ron Sergio Cols. Niaj IFEF-anoj konas lin el diversaj IFEF-kongresoj: Linz, Arhus, ktp. En la lasta tempo s-ro Cols estis malsana pro kancero.
Li ripozu en paco.

La Estraro de IFEF sincere kondolencas al la postrestintaj familianoj kaj al la respektivaj asocioj.

Komunikoj de la Estraro

Landaj Asocioj!

**Ni atentigas la landajn asociojn, ke necesas elekti, resp. reelekti la komitatanojn por IFEF kaj sciigi al la federacio nomo(j)n kaj adreso(j)n de la elektito(j) antaŭ la 31a de decembro 1966.
Post tio aperos kompleta listo en LIF.**

*

La kasisto de IFEF kun danko konfirmas la ricevon de sumo 16,53 ned.gld., kiun Kgo Hans Hunkeler, Svislando sendis donace por nia kaso.

*

Amsterdam, la 21an de septembro '66

Al Sro Joh. Poptie,
sekretario de IFEF
Postbus 2204
Utrecht

Estimata Kolego,

Enfermite mi sendas al via estraro la financan raporton de LKK pri la 18a IFEF-kongreso.
Ĉar la nova kongresregularo ne ordonas kiel kunmeti revizoran komitaton, la ĉefestraro de FERN invitis la kolegojn:

1. J. Lok,
2. E. Oosterwijk,
3. J. Hardeveld

kontroli la kason kaj la financan administradon pri la kongreso. Je la 7a de septembro la komitato aprobis pri la raporto.
Laŭ la regularo art. 23 de la Kongr. Regularo por la kongresa garantia fonduso, LKK sendis trionon de la profito (ned.gld. 469,25) al la IFEF-kasisto kiel kontribuon en la fonduso por eventualaj malprofitoj.

salutante amikece,
W. L. van Leeuwen.

*

Amsterdamo, la 11an de sept. 1966

La sepan de septembro 1966a ni kontrolis ĉion koncerne al la financa parto de la 18a IFEF-kongreso, okazinta en Utrecht, kaj trovis la kaslibron en perfekta ordo. Volonte ni senŝarĝigas la kasiston kun laŭdo pro la akurata laboro.

La kaskontrol-komitato:
J. A. Hardeveld
E. Oosterwijk
J. Lok

UEA akceptas IFEF kiel aliĝintan fakan asocion

UEA sendis al IFEF jenan leteron

Rotterdam, 4-10-1966

Estimata Prezidanto,

Ni esperas, ke vi jam ricevis de nia ĝenerala sekretario, s-ro G. Becker, oficialan sciigon pri la akcepto de IFEF, kiel aliĝinta faka asocio de UEA.
Se tian sciigon vi ankoraŭ ne ricevis, bonvolu akcepti tiun ĉi leteron kiel tian oficalan sciigon, ke la Komitato de UEA la 30an de julio 1966, en sia kunsido en Budapest, unuanime akceptis la aliĝpeton de Internacia Fervojista Esperanto Federacio.

Kun koraj salutoj
(Por la Direktorino)
V. Sadler

*

IFEF kaj FISAIC

El letero de kgo Giessner al la IFEF-prezidanto ni komunikas al nia membraro jenajn gravajn aferojn:

Frankfurt (M), 23-9-1966

Estimata Kolego kaj Amiko,

Reveninte de internacia FISAIC-kunveno en Berchtesgaden, kiun mi partoprenis kiel Esperanto-ĉefkomisiito de nia sociala kulturorganizo, mi deziras sciigi al vi kelkajn gravaĵojn, nome:
IFEF-kongresoj ek de nun estos konsiderataj FISAIC-aranĝoj, kondiĉe, ke ili antaŭe estos anoncitaj en la FISAIC-aranĝkalendaro **kaj** ke ili okazos en lando, kiu estas membro de FISAIC. Estas grava tasko de IFEF, sufiĉe frue — en februaro/marto ĉiujare — anonci tempon kaj lokon de la kongreso en la **venonta jaro** al la ĝenerala sekretario de FISAIC. Mi jam nun atentigas vin, ke Bulgario ne estas membro de FISAIC. La 19a kongreso jam estas envicigita en la kalendaron, flanke de „Bundesbahn Sozialwerk".
En Berchtesgaden oni donis al la fervojaj FISAIC-kulturorganizaĵoj de landoj en kiuj estontece IFEF-kongresoj estos organizitaj, la rajton, sub certaj kondiĉoj distingi per ISAIC-medaloj meritplenajn IFEF-membrojn, se tiuj apartenas al lando, kiu estas FISAIC-membro. La 19a kongreso do fariĝos kongreso sub aŭspicioj de FISAIC.

Kun tre koraj salutoj, via
J. Giessner

Fervojisto kiel savinto de la Samara-standardo



„Multaj el la unuaj fervojistoj bulgaraj aktive partoprenis la batalon kontraŭ la turka tiraneco. Meze de ili brilas la nomoj de Todor Kableŝkov, Ilarion Dragostinov, Georgi Ikonomov k.a.
Ankaŭ unu el la savintoj de la glora Samara-standardo dum la Liberiga Rusa-Turka Milito estis bulgara fervojisto-volontulo."

(Aldono al la historio de la Bulgara Ŝtatfervojo.)

La Samara-standardo *), la simbolo de la bulgara-rusa amikeco, ricevis sian unuan batalan bapton apud la urbo Stara Zagora.
Tio okazis la 19-an de julio en la jaro 1877-a.
La tridekmil soldatojn forta turka armeo jam ĉe sunleviĝo penis frakasi la kontraŭstaron de la dumil-kvincent defendantoj de la urbo per hajlo da kugloj. Sekvis atako post atako. Forsto de bajonetoj. Brakbataloj. Frapoj per bajonetoj. La turkoj retiriĝas kaj denove ree atakas la maldensiĝintajn vicojn de la bulgaroj.
La Samara-standardo estas ĉe la unuaj linioj. Sed — jen ĝi ekŝanceliĝas kaj falas kune kun la standardportanto, Antono Marĉin.
Tio daŭras nur momenton kaj la standardo — sanktaĵo, sur kiu nun gluiĝas sangaj terpecoj — denove flirtas super la kapoj. Alte tenas ĝin la manoj de volontulo Bulaiĉ. Ankaŭ tiu ĉi bulgaro pereas pro malamika kuglo. Nun rusa bravulo, Cambuljuk, levas la standardon. Sed post nova atako de la turkoj ankaŭ li falas, kaj dum la falo lia korpo envolviĝas en la faldoj de la falanta standardo. Lia sango miksiĝas kun la bulgara sango.
Rabemaj turkaj manoj etendiĝas al la standardo.
— Ĉiuj al la standardo! tondras la voĉo de Kalitin, la komandanto de la 3-a bataliono. La standardo denove flirtas. La standardoportantoj levas ĝin kaj.... pereas unu post alia. Super la amasegoj de homaj kadavroj, kvankam ĝia tenilo estas preskaŭ tute difekta pro kugloj, treme flirtas la Samara-standardo.
Kalitin, vidante ke ankaŭ la nova standardo-portanto, Minkov, sterniĝas sur la tero, flugkuras tien sur sia blanka ĉevalo kaj levas alten la sanktan standardon.
— Post mi, antaŭen! vokas li al la volontuloj.
La turkoj rimarkas la intencon de la komandanto, kiu deziras entuziasmigi la maldensiĝintan batalionon, kaj per bajonetpiko murdas lin. Kun kontentiga krio ili ĵetas sin antaŭen por alpropriĝi la standardon. La furiozo de la bulgaroj estas grandega. Kun teruriga bleko ili ekatakas kaj venĝeme mortigas ĉiun turkon, kiu tuŝis la sanktan standardon. Komenciĝas kruela buĉado.
Kaj tiam, meze de la densa fumo, meze de pluvo de varmegaj kugloj, ekaperas la bulgaro Nikola Korĉev. Li estas polvokovrita kaj preskaŭ senspira, lia vizaĝo estas nigremakulita pro la pulvo, liaj haroj kaj barbo estas taŭzitaj, liaj brilantaj okuloj similas al du ardantaj karboj; per subita movo li forŝovos de siaj ŝultroj la dorsosakon, ekkaptas la standardon kaj kliniĝinte ekportas ĝin en tranĉeon apud la vinberujoj. Sed malamika kuglo atingas lin kaj vundas lin en la maldekstra skapolo.
La vundita Nikola Korĉev transdonas la standardon en la tranĉeo al Pavel Malenkij kaj al iu volontulo, kion oni nomas „ĉernogorĉeto" (la montenegrano). Tiuj ĉi du personoj savas la standardon kaj retiras sin al la nova kvartalo de la urbo.
Tiel la Samara-standardo estas savita per la heroeco kaj la sango de bulgaroj kaj rusoj. Inter ili troviĝas ankaŭ la lokomotivestro Nikola Pavlov Korĉev.
Estas interese, ke el ĉiuj batalantoj nur Korĉev estas konata al ĉiuj bulgaroj. Ĉiuj konas lin, ĉar apenaŭ estas bulgaro, kiu ne vidis la faman bildon de Jaroslav Veŝin

„La Samara-standardo". Sur la bildo estas eternigita Korĉev kune kun la unua batala relikvo — la standardo. La vizaĝo sur la bildo estas al ĉiuj bulgaroj konata, tamen, nur malmultaj scias, ke malantaŭ ĝi sin kaŝas unu rimarkinde modesta revoluciulo, volontulo (en la unua bulgara armeo) kaj fervojisto jam antaŭ la liberigo de Bulgario el sub la turka jugo.
Nikola Korĉev naskiĝis en la jaro 1837, en Samokov. Jam kiel junulo li partoprenis en la batalo por forpeli la „frenezan episkopon" — la grekan Matej. Post longaj vagadoj, en 1868, Korĉev komencis labori kiel oficisto ĉe la unua fervojlinio Ruse-Varna. En la jaro 1872-a li ĉesigis ĉi tiun laboron kaj ekfunkciis ĉe la fervojlinino de Borono-Hirŝ-Odrin-Istambulo. Sed en 1872 li denove revenas al la fervojlinio Ruse-Varna kaj tie li laboras ĝis 1875 kiel lokomotivestro.
En atestilo 6373 de 1.11.1893, subskribita de la revoluciulo N. Ĵivkov, de la vojevodo Filip Totju k.a., ni povas legi pri Nikola Korĉev: „Dum 1868 li komencis labori kiel lokomotivestro ĉe la fervojlinio Ruse-Varna kaj ĝis la jaro 1875-a dum la diversaj ribeloj li transportis leterojn al Rumanujo kaj alportis de tie armilojn."
Dum la jaro 1875-a Korĉev ĵuris antaŭ la Loka Revolucia Komitato en Ruse kaj akceptis la malfacilan sorton de organizita batalanto por la bulgara libereco. Laŭ ordono de la Revolucia Komitato li utiligis sian oficon kiel lokomotivestro kaj transportis kaŝe ribelulajn leterojn de Ruse al Vlahion. Reire li „veturigis" pistolojn, fusilojn, municion kaj aliajn bezonaĵojn por la ribelo".
Post la ribelo en urbo Stara Zagora, suspektita kaj serĉata de la turka polico, dum oktobro 1875 li elmigris al Vlahion.
Filip Totju skribas en siaj rememoroj la jenon: „En maltrankvileco kaj esperoj Nikola Korĉev ĝisatendis la Serban-Turkan Militon, kaj kune kun ni li tuj aliĝis al la bulgaraj ribelulaj grupoj kaj estis aktiva ĝis la fino de la mililto."
Kontraŭ la komuna malamiko (serboj kaj bulgaroj) li batalis ĉe Babina Glava, Pajak (araneo), Bela Palanka, Ĉiprovci, Ĵeljazna kaj apud la Ĉiprova Monaĥejo.
Dum mallonga tempo la postsignoj malaperas, nia fervojisto-patrioto estas en Besarabio.
La 1-an de majo 1877 Nikola Korĉev aliĝas al la bulgara volontula armeo kaj en ĝi partoprenas ĝis la fino de la Liberiga Milito.
Post la liberigo Nikola Korĉev denove komencas labori kiel lokomotivestro ĉe la fervojlinio Ruse-Varna. Tie li atingas sian pensiigon. Per sia fervojista pensio, kiu apenaŭ estis sufiĉa por lin vivteni, li vivis ĝis 1921-a en Varna, neprizorgita kaj forgesita de la nova burĝa socio.

Josif Ŝopov, historiisto.

La traduko estas farita el la originalo kaj pri ĝia konformo atestas la prezidanto de la Fervojista Esperanto Societo en Ruse, Bulgario. Prezidanto: V. Filipov.

*) *Dum la Liberiga Milito (1877-1878) la bulgaroj organizis volontulan armeon, kiu sian standardon donace ricevis de la rusoj. La ceremonio okazis en la urbo Samar (Rumanio) kaj laŭ tio oni nomis la flagon „Samara-standardo".*

REZOLUCIO

direktita al la subskribintoj de la Propono al UN, unuanime akceptita de la 51-a Universala Kongreso en Budapeŝto, 30. VII-6.VIII 1966 kun 4010 partoprenantoj el 42 landoj.

La Kongreso

1. **Sciiĝis** kun plezuro, ke la Proponon al Unuiĝintaj Nacioj por solvo de la lingva problemo per efektiva kaj efika helpo al disvastigo de la neŭtrala Internacia Lingvo (Esperanto) subskribis entute 874765 individuaj personoj, inter kiuj 106 ŝtatestroj kaj membroj de registaroj, 1267 parlamentanoj, 937 lingvistoj kaj filologoj, 6357 Nobel-premiitoj, membroj de sciencaj akademioj, institutoj kaj profesoroj de universitatoj, 6051 verkistoj, artistoj kaj ĵurnalistoj, 49740 instruistoj, 55890 apartenantoj de liberaj profesioj, 265000 studentoj, 489417 oficistoj, laboristoj kaj farmistoj, k.a., kiel ankaŭ 3709 organizaĵoj kun entute pli ol 63 milionoj da membroj, kaj esprimas al la subskribintoj sian dankon pro la klarvida ago;

2. **Informas** la subskribintojn, ke en oktobro 1966, Universala Esperanto-Asocio transdonos la Proponon al la Ĝenerala Sekretario de UN kaj sendos kopion de la koncerna dokumento al ĉiuj Ŝtatoj-Membroj;

3. **Invitas** ĉiujn organizaĵojn, precipe tiujn, kiuj subskribis la Proponon, malfermi kursojn de la Internacia Lingvo por siaj membroj kaj tiamaniere ebligi al ili jam nun senperajn internaciajn kontaktojn, kaj petas la Esperanto-societojn, unuavice tiujn de geinstruistoj, doni tiucele sian helpon.

La deka jarkunveno de GEFA

De la 14a ĝis la 16a de oktobro okazis la deka jarkunveno de la Germana Esperantista Fervojista Asocio.
La kunvenloko de tiu jubilea jarkunveno estis la nordgermania urbeto Uelzen, situanta meze de vastaj arbaroj kaj proksime al la restoj de la iam grandegaj erikej-ebenaĵoj de la Luneburga Erikejo, el kiu granda parto jam estas transformita al fruktodona tero.
Por havi okazon travivi bone aranĝitan kunvenon kaj ĝui agrablan sferon inter la germanaj amikoj, mi volonte akceptis la inviton de la GEFA-estraro kaj vojaĝis kun nia iama sekretario, Jan Lok, al la kongresloko.
Jam ĉe la alveno impresis al ni la tutkora akcepto ĉe la stacia kajo, kie nin atendis prezidanto Giessner kaj la sekretariino, s-ino Kruse.
En la akceptejo afable bonvenigis nin la geedzoj Werner kaj Hanna Heinlich, kiuj prenis sur sin la zorgon de la organizado kaj de la bona funkciado de la kunveno, en kiu partoprenis 100 membroj.
Krom la germanaj kolegoj vizitis la kongreson kelkaj danoj, francoj kaj nederlandanoj.
Dum la posttagmezo ni havis agrablan kuneston kun la GEFA-estraro, kiu detale informis nin pri la jam farita laboro por la 19a IFEF-kongreso kaj pri ceteraj planoj.
Montriĝis, ke LKK streĉe laboras por prezenti al la IFEF-membraro bonege organizitan kaj pleninteresan kongreson, kiu sendube estos vera surprizo por la partoprenantoj. La kongresejo mem estas unika kaj nova hejmo por ĉiuj aranĝoj; ankaŭ la ekskursoj kaj ceteraj distraĵoj estos ĉiel ĝuindaj.
Diversaj programeroj jam estas fintraktitaj, por aliaj oni daŭrigas la streĉan laboradon, tiom pli, ĉar por iuj punktoj la necesa kunlaborado de eksterlando ĝis nun estas minimuma.

★

En la kadro de la jarkunveno okazis bone sukcesinta Gazetarkonferenco, Estrarkunveno, Varbekspozicio, Laborkunveno de Estraro kaj Distriktkomisiitoj, Festvespero, Matineo kaj la komunaj aranĝoj. Okazis aŭtobusa ekskurso en la regiono kaj vizito al la plej moderna trakregadejo de la fervoja stacio Uelzen.
La sabatvesperan salut- kaj festkunvenon partoprenis la distriktestro de la regiono, la urbestro de la najbara urbo, la vicprezidanto de la Germana Esperanto Asocio D-ro Bormann kaj pluraj reprezentantoj de la fervojo kaj sindikatoj.
La paroladoj, grandparte en Esperanto, estis interrompitaj de muzikado. Vigla balo daŭris ĝis noktomezo.
En la dimanĉa Matineo hamburgaj samideanoj meritplene prezentis ĝuindan teatraĵon, kies ridigaj miskomprenoj multe amuzis la ĉeestantojn. Per la prezentado de belaj diapozitivoj pri la U.K. en Tokio, finiĝis la vere altnivela jarkunveno.
Tro rapide forpasis la du belaj tagoj inter le membroj de GEFA, kies estraro ŝparis nek tempon, nek energion por prezenti al siaj membroj vere allogan kunestadon.
Por multaj ĝi estas stimulo partopreni ankaŭ la promesoplenan kongreson en Fulda. Tie ni do ree renkontiĝos.

De Jong.

Fervojista Esperanto Klubo, P.K. 1, Ruse, Bulgario, ricevis multajn sendaĵojn por la letervespero, aranĝita en 1965.
Okaze de la 100-jara datreveno de la Bulgara Ŝtatfervojo, ĝi intencas aranĝi dum decembro 1966 letervesperon kaj ekspozicion sub la titolo: „La fervojo en la mondo hieraŭ, hodiaŭ kaj morgaŭ".
Fervojistaj esperantistoj el ĉiuj anguloj de la mondo bv. kontribui per leteroj, poŝk. il., ĵurnaloj, gazetoj, insignoj, gram. diskoj, sonbendoj, afiŝoj, mapoj pri fervojreto, libroj pri la vivo de fervojistoj kaj per mat. pri la progreso de fervojo. Ĉiu sendinto ricevos dankrespondon, aŭ laŭdezire oni povas krei amikan korespondadon.

Adresŝanĝo de Komitatanoj

Hispanio: Tomas Ortiz Garcia, IFEF-Komitatano Esperanto Sekcio, Division de Obras Sociales y Asistenciales de la RENFE; C/. Méndez Alvaro, No. 1-1° Madrid (7).

Finnlando: N. G. Narvala, Majavatie 14 A 7, Helsinki 80.

Aldonu

Kromkomitatanoj por Junulara Sekcio:

1. F-ino Greta Gössl, Starhembergstr. 15, Linz/Donaŭ, Aŭstrio.
2. S-ro Jean Mevel, 121 Route de Chatou, Nanterre (Seine), Francio.

La fera vojo de Alláh

El la dezertsablaro elstaras fleksdeformitaj reloj, multloke la fervoja surstrukturo estas forŝirita, aliloke ree superŝutita de kvinmetrojn altaj sabloondegoj. Sur multaj forlasitaj stacioj staras forbruligitaj vagonoj kaj lokomotivoj.
Ĉio tio estas restaĵoj de unu el plej famaj fervojlinioj de la Proksima Oriento, de la sankta linio de Alláh, kiu kondukis el Damasko al Mekka kaj Medina. En la jaro 1900 la turka sultano Abdul Hamid konstruigis ĝin, celante ebligi al islamaj pilgrimantoj, ke ili pli facile, pli komforte kaj pli malmultekoste pasigu la distancon de 1700 km en la naskiĝlokon kaj al la tombo de la Profeto Mahometo. La oficiala destino de la linio tamen estis kaŝonta celojn militist-strategiajn, nome rapidan translokigon de armeoj en la teritorion de beduinaj ribeluloj. Ne 12 tagojn, sed nur 36 horojn daŭris translokigo de tri plenarmitaj regimentoj kune kun materialoj el Damasko al orienta aŭ suda Arabujo.
Inĝ. A. Meissner estis konstrugvidanto de tiu ĉi linio. Ĝuste antaŭe li montris sin taŭga kiel konstruanto de tre malfacila fervojlinio el Saloniki al Monastir kaj el Saloniki al Dedeagaĉ.
La mono por la nova fervojo kolektiĝis de la kreduloj-mahometanoj el la tuta mondo laŭ alvoko de sultano Hamid. Ĝis fino de la jaro 1908, 75 milionoj da oraj frankoj estis deponitaj ĉe la Otomana banko en Istambul. Oni komencis la konstruadon tuj en la jaro 1900. La majoriton de laboristoj laŭnombre 7000 formis turkaj soldatoj, parton, nome 2000 indiĝenaj araboj. La linio estis kondukonta laŭlonge de la Ruĝa Maro, paralele al la deepoka pilgrimvojo trans Tebuk, Medain Salih ĝis la oazo „el Ala Medina". Estis necese venki obstaklojn de vico da vulkankrateroj, fantaziajn altaĵojn, sablokampegojn, vastajn dezertojn da ŝtonaro kaj profunde entranĉiĝintajn valojn „Wadis".
Inĝ. Meissner estis komisiita per la ĉefinspekto de la tuta projekto kaj de la agado de konstrufirmoj aŭstraj, italaj kaj arabaj, kiuj krom la propran linion devis konstrui 96 stacidomojn kune kun la tuta ekipo, 1532 pontojn kaj enterigi laŭlonge de la vojo amason da akvocisternoj. La tuta konstrumaterialo estis transportata fervoje el Beirút al Damasko. Cemento kaj kalko el Francujo, lokomotivoj, vagonoj, reloj, ŝpaloj el Germanujo. Por almenaŭ iom malaltigi la transportelspezojn por la materialoj, Meissner konstruigis fervojan helplinion el Derat al la haveno Haifa ĉe Mediteraneo.
La 22.6.1904 la linisekcio el Damasko al Ammán estis preta. En la jaro 1908 veturadis pilgrimantoj pertrajne ĝis al Medina. Sed la liniparto de Medina al Mekka, 400 km longa, neniam estis finkonstruita. La triboj de beduinoj, kiuj siatempe vivtenis sin per rabatakoj al dromedarkaravanoj de piaj pilgrimantoj al la tombo de Profeto, ekribelis. La ribelo atingis tian gradon, ke la turkoj konsideris pli konvene ne daŭrigi la konstruadon. Por ilustro ni menciu: kiam ankoraŭ antaŭ tiu ĉi decido la ĉefdirektoro de turkaj fervojoj, Kiazim paŝao, alveturis inspekti la lastan sekcion, la beduinoj ekatakis eĉ lian akompanantaron, ili surloke mortigis 100 Turkojn kaj la estimatan paŝaon ili ligis sur dorson de dromedaro kaj elpelis lin reen al Medina. Averte por ĉiuj, kiuj provus ankoraŭ difekti „la rajtojn de la dezerto".
La mahometkreduloj tamen ĝuis la komforton de la fervojo nur ok jarojn. En la jaro 1916 800.000 loĝantoj de la teritorio de Heĝa kaj la ceteraj arabaj gentoj ekribelis denove kaj sub gvido de brita agento, kolonelo Lawrence, ili komencis ataki la fervojon. Ili koncentrigis sian agadon komence al la linisekcio Málan - Mundawar, kiu post nelonge estiĝis ruinaĵo. Lawrence kun sia sekvantaro eksplodigis 25 turkajn trajnojn, detruis 15000 relojn kaj eksplodigis 57 pontojn. Tio estis kruela bato en la propraĵon de la fervojo de Heĝa, je kies dispono estis tiam entute 35 lokomotivoj, 180 pasaĝer-, 1300 var- kaj proksimume 40 akvujvagonoj. La trajnoj tiam konsistis el ĉirkaŭ 20 vagonoj kaj veturis per rapideco de 30 km/horo.
Post la unua mondmilito la sirianoj kaj jordananoj renovigis la linisekcion el Damasko al Maán. En la jaro 1944 aŭstralaj pioniroj dismuntis 70 km de fervoja surstrukturo sude de Maán kaj uzis kunvenajn relojn kaj ŝpalojn por la provizfervojo al Nageb. Nur en la j. 1955 interkonsentis Sirio, Jordano kaj Suda-Arabujo rekonstrui komune la sanktan fervojon. Post multvicaj esploroj kaj atestiĝoj, dum kiuj oni konstatis, ke estas

Takimetrado

En Anglujo la plej grandskalaj landkartoj estas laŭ 25 coloj = 1 mejlo. Sur ĉi tiuj kartoj estas montrataj la plej malgrandaj budetoj, ĉirkaŭ-bariloj, ĉu kompletaj aŭ interrompitaj, heĝoj kaj similaj detaloj. Ankaŭ estas montritaj konstruaĵoj ĉiuspecaj kaj la linioj de egalalteco. Pro tio estas eble marki sur la landkarto la akslinion de proponata fervojo montrante sufiĉe precizajn detalojn.
En novaj kaj ne esploritaj landoj tiaj landkartoj tre malofte estas haveblaj. Do necesas ilin fari. Kutime oni uzas teodoliton por projekcii la akslinion kaj nivelilon por havigi la altecon super la baznivelo je ĉiu punkto de la akslinio. Kiam la surfaco estas malebena, necesas marki kverprofilon je difinitaj intervaloj laŭ la malebeneco de la grundo. Ĉi tiu procedo postulas du instrumentojn, teodoliton kaj nivelilon, ankaŭ mezurbendon aŭ -ĉenon.
Antaŭ multaj jaroj ni devis termezuri novan fervojlinion en Sud-Afriko. Ne ekzistis landkartoj kaj la sitaucio postulis tute novajn planojn.
Ĝi estis laŭlonge de la Sudatlantika marbordo kie la tereno konsistis el monteta duoninsulo, kiu ŝirmis golfon de la grandaj ondoj de la oceano, sed sur la enlanda flanko estis haveno kie ŝipoj povis ankre naĝi trankvile.
La duoninsulo estis rokeca kaj kruta.
Mi kalkulis ke eble necesus monato aŭ ses semajnoj fari la termezuradon kun kverprofiloj ktp. Do mi decidis uzi la takimetran metodon. Mi ne scias ĉu ĉi tiu metodo estas nuntempe multe uzata, ĉar mi delonge eksiĝis de tia laboro sed mi estas konvinkita, ke ĝi ŝparas tempon grandkvante kaj samtempe donas rezultojn precizajn kaj kontentigajn.
Por la termezurado, kiun mi kalkulis, necesus unu monato aŭ ses semajnoj, mi efektivigis ĝin dum unu semajno, produktante karton kiu enhavis ĉiujn el la detaloj necesaj por fari akslinian aŭ laŭlongan profilon, kune kun la necesaj traaŭ kverprofiloj por taksi la kvantojn kaj kostojn de teraĵoj ktp. Samtempe mi havis karton sur kiu marki la limojn de la diversaj posedantoj.
Oni legas sur la celtabuloj nur la gravajn punktojn kaj aliajn malpli gravajn sur la celstangoj. Por kalkuli la distancon de la instrumento oni legas rekte sur la celtabulo korektante por la inklinaĵo de la vidaĵo per la glitkalkulilo. Oni legas tiom da vidaĵojn de unu sola instrument-lokiĝo kiom oni deziras. Poste, la alteco de la ĉefaj surakslinaj punktoj estas kontrolita per ordinara nivelilo. La surpaperigo estas facila kaj la informaĵo kompleta kun minimumo da laboro. Oni nur movas la instrumenton tiel ofte kiel necesas.
Alifoje por kontroli la precizecon de ĉi tiu metodo de termezurado mi elektis la montetojn de forĵetaĵoj ĉe minejo uzante sole takimetron. Mi plantis stangetojn ĉe la bazoj kaj supraĵoj de multaj amasaĵoj kaj faris fermitan rondiron de proksimume unu mejlo da longo. Angule ĉi tiu fermis ekzakte. Mi ankaŭ kalkulis la altecon je ĉiu stangeto. Poste kun nivelilo mi kontrolis la altecojn kaj neniukaze estis diferenco de pli ol unu colo, kompare kun tiu konstatita per la takimetro. Mia sola helpanto estis unu neinstruita afrika negro.
Je multaj aliaj okazoj mi uzis ĉi tiun rapidan metodon kaj provis ĝian precizecon. La instrumento havis 4" horizontalan platcirklaĵon kaj 5" vertikalan, kaj la teleskopo estis de 40 diametra kaj pligrandiga povo.

Edward M. Rosher

---

eble sendanĝere uzi multajn partojn de la malnova fervojlinio, la renovigaj laboroj estis komencitaj post 8 jaroj en la j. 1963. Tiu ĉi decido signifas tamen translokigi 1,2 milionajn kubometrojn da sablo, foreksplodigi 25000 da rokaro, rekonstrui 100 detruitajn pontojn, sterni 450 km da novaj reloj, uzi 750000 lignoŝpalojn, sterni 1 milionon da kubometrojn da gruzo. La unutraka linio de 1,05 m-ŝpuro devas esti tiel plifortigita, ke estontece povu priveturi ĝin trajnoj per rapideco de 70 km/horo. Estos konstruitaj 35 novaj stacioj, kiujn ĉiutage trapasos 4 trajnoj ambaŭdirekte.
Ĉar tamen la piedo de „nekredulo" neniam rajtas enpaŝi la sanktan urbon de Medina, 20 km antaŭ la urbo nur araboj efektivigos la konstrulaborojn. La anglaj kaj germanaj inĝenieroj ekrespiris. La laboroj en la tieaj cirkonstancoj de dezerto nome estas tiom elĉerpigaj kaj elnervigaj, kaj eŭropanoj ĉiumonate devas veturi almenaŭ al Damasko, se ne ĝis Eŭropo mem, por refortigi sin en sia kutima medio.

(Artikolo de Miloš Beneš en Železničař n-ro 8/1966, trad. -eto)

La internacia fervojisto

Itala ŝtatfervojo (FS)

Antaŭ nelonge la itala ŝtatfervojo funkciigis duan relon inter Termini Imerese kaj Fiumetorto sur sicilia ĉeflinio Palermo-Messina. Nun la trajnoj povas traveturi la tutan linion kun rapideco de 120 km/h. La konstruo de duobla ŝpuro daŭriĝos sur vastaj linisekcioj.

Bologna

Ankaŭ ĉijare la Grupo de Bologna partoprenis al diversaj tradiciaj popolaj manifestacioj:
„Aŭgustaferio kun la Kardinalo de Bologna ĉe 'Villa Revedin'" (14 ĝis la 15 aŭgusto).
„Festivalo de „L'AVANTI" (30 de aŭgusto ĝis la 5a de septembro).
„Festivalo de „L'UNITA" (15 ĝis la 20a de septembro).
Ĉe kultura stando estis rezervitaj malgrandaj sed centraloke metitaj elmontrejoj, pretigitaj kun la kunlaboro de la I.F.E.A. (Itala Fervojista Esperanta Asocio), por ekspozicii esperantaĵojn, librojn, kaj esp-revuojn por propagandi nian movadon. Taŭge ordigitaj kaj riĉaj ili bone impresis la publikon, kiu haltis senĉese ĉe la standoj kaj petis informojn, ricevis propagandilojn, aĉetis gramatikojn; multaj aliĝis al la proksimaj unuagradaj kursoj de Esperanto kiujn oni komencos baldaŭ en Bologna, en la sidejo de la Grupo kaj en lernejo de la stacidomo.
Tiel, kun la plej fervora intenco, la grupo en la venonta aŭtuno reprenos sian aktivecon por ĉiam pli vigligi la movadon.



Novaj TEEM — interligoj plibonigitaj transporteblecoj al Orienteŭropo

Du novaj interligoj en la Trans-Eŭrop-Ekspreso-ŝarĝtrajnreto ebligas ek de 22.5. 1966 novajn favorajn transporteblecojn precipe al orienteŭropaj landoj.
TEEM 300 de Zeebrugge veturas tra Montzen-Aachen-Köln-Gereon al Basel. En Köln ĝi atingas rapidajn aliĝojn al Aŭstrio, Hungario, Ĉeĥoslovakio, Jugoslavio, en Basel ankaŭ al Italio. La ekveturtempo en Zeebrugge bone harmonias kun aliĝoj el London, Ostende, Brüssel, Gent kaj Antwerpen.
Same grava interligo estas kreita pere de TEEM 356. Ĝi veturas de Antwerpen tra Montzen al Nürnberg kaj havas rektan aliĝon al Aŭstrio, Hungario kaj Ĉeĥoslovakio.
Per tio la TEEM-reto nun havas 83 interligojn, el tio 53 tuŝas germanajn liniojn.

Britaj fervojoj (BR)

1. La elektrigo de la britaj ĉeflinioj antaŭeniras. 175 milionoj da sterlingaj funtoj elspezos la centra regiono de la britaj fervojoj por la komutilo al elektra funkcio de du ĉeflinioj London-Manchester kaj London-Liverpool.
Oni atendas per tio gravan mallongigon de la veturtempo, novan vagonmaterialon kaj pli favorajn tarifojn. La trafiko inter la nomitaj centroj esperigas, ke multe da novaj klientoj uzos la fervojon.

2. En ne mallonga tempo trafikos regula pramŝipo inter Anglio kaj la insulo Wight. Unue boato trafikos, kiu servas al 38 personoj. Pli poste anstataŭos ĝin pli granda ŝipo, kiu havos 500 sidlokojn. Laŭ bezono oni povos ĝin instali tiel, ke estas 250 sidlokoj kaj sufiĉe da spaco por 32 aŭtomobiloj.

Svisaj federaciaj fevojoj (SBB)

La svisaj federaciaj fervojoj elspezis de 1955-1965 por relvoja surkonstruaĵo ĉirkaŭ 500 milionojn da svisaj frankoj. La ceteraj rekonstruoj kaj daŭraj plibonigoj postulis plurajn 300 milionojn da frankoj. Al tio apartenas la etendado de interstacia blokinstalaĵo, per kiu nun 85% de la reto estas instalita, el tio 500 km per aŭtomata bloko. Ĉirkaŭ 450 relnivelaj transtrakpasejoj povis esti forigitaj aŭ anstataŭigitaj per subtrakpasejoj aŭ supertrakpasejoj.

Belgaj fervojoj (SNCB)

Ankaŭ en la regionreto de la belgaj fervojoj konsiderinde kreskas la parto de senbreĉe kunvelditaj reloj. Fine de la jaro 1965 estis 581 km (8%) instalitaj. En 1966 oni planas la konstruon de pluraj 170 km senbreĉe kunvelditaj reloj.

Provkontrolo de lokomotivoj por la larĝŝpura fervojlinio

Reprezentantoj de la Ministerio de Trafiko finas en Korolevo en la Postkarpatio provkontrolon de sovetaj dizelelektraj lokomotivoj destinataj por transportado sur la larĝŝpura fervojlinio. Sovetio liveros dum ĉi tiu duonjaro por la larĝŝpura fervojlinio al Ĉeĥoslovakio 25 lokomotivojn. Tiuj lokomotivoj transportados pezajn trajnojn ŝarĝitajn per ferkrudaĵo, materialoj kaj fabrikaĵoj diversspecaj sur pli longa fervojlinio ol 90 km inter la Sovetio kaj Orientslovakaj ferfabrikoj.

Ĉi tiuj lokomotivoj estas ekipitaj per du dizelelektraj motoroj de kiuj ĉiu povas produkti 2000 ĉevalfortojn. Lokomotivejo en Košice elektis jam por deĵorado sur ĉi tiuj lokomotivoj la plej kapablajn lokomotivestrojn kaj teknikistojn por ilin instrui en Hungario kaj Sovetio.

Laŭ artikolo en Rudé právo
esperantigis Růžička V.

Hispanaj ŝtatfervojoj (RENFE)

La modernigadprogramo de la hispanaj ŝtatfervojoj kondukis dum la lastaj jaroj al rimarkindaj sukcesoj. En 1965 la nombro de personkilometroj trapasis la limon de 12 miliardoj. Sur ĉiuj ĉeflinioj de la ibera duoninsulo trafikas Talgo- kaj TER-rapidtrajnoj. Talgo-trajno trafikas de Madrid al Hendaye (642 km) en 7½ horoj, al Valencia (400 km) en 5½ horoj, al Vadiz en 8 horoj, al Barcelona (688 km) same en 8 horoj, kaj al Bilbao (563 km) en 6½ horoj.

(Tradukis el „Rad und Schiene"
E. Kruse)

Por novaj elegantaj uniformoj

La virina individueco estontece ludos ĉe la fervojo pli gravan rolon. Ĉirkaŭ 1300 de entute 20000 ĉe la germana fervojo okupitaj virinoj post nur mallonga tempo prezentos sin al la vojaĝanta publiko en nova, elegante blua uniformo laŭ moda fasono.

La daŭre pligrandigenda nombro de fervojistinoj, okupitaj kiel kajoĉefo aŭ trajnistinoj, instigis la kompetentulojn, la fasonon akomodigi al la moderna trajto de la DB. Pro tio la uniformoj servas ne nur al la deĵoraj postuloj, sed ili samtempe aspektas tiel elegante, ke la deĵorantinoj rajtas senti sin kiel filinoj de Eva.

La nova uniformo estas destinata por ĉiuj uniformdevigataj fervojistinoj ĉe la germana fervojo, ekz. por la virinoj kaj knabinoj en informejo, biletgiĉeto, pakaĵdeponejo k.a.

(Tradukis el „Rad und Schiene"
E Kruse)



La 19an de aŭgusto geedziĝis en Brno

s-ro ANDREO TUŠER
kaj
f-ino JIŘINA DUBSKÁ

S-ro Tušer estas redaktoro de Západoslovensky železničiar.
Multe da sukceso kaj feliĉo deziras la IFEF-estraro al la junaj geedzoj.

*

La 1an de julio geedziĝis en Augsburg niaj gemembroj

HERMANN SCHMID
kaj
MARGARETE KAMMERER

La IFEF-estraro deziras al la simpatia paro multan feliĉon.

Nova prospekto

Ĵus aperis multkolora teknika prospekto ekipita per multaj fotografaĵoj Tiu ĉi prospekto temas pri ceramika maŝinaro, sanitara ceramikaĵo, ceramikaj produktejoj kaj elektro-porcelano fabrikataj en Ĉeĥoslovakio. Interesuloj el la tuta mondo povas ricevi ĝin kontraŭ rekompenco libervola.

Bonvolu skribi al la jena adreso:

ZK Esperanto
Přerovské strojírny
Přerov — Ĉeĥoslovakio

Unesko-novaĵoj

Laŭ Unesco Features kaj Informa Servo de U.E.A.

Nova tekniko legebligas nigriĝintajn Papirusojn.

D-ro Anton Fackelmann, renovigisto de la Nacia Biblioteko en Vieno, eltrovis rimedon por deĉifri antikvajn papirusojn, kiuj tiel nigriĝis, ke ili alie ne estas legeblaj. Li sukcesis forigi per elektre ŝargita plato maldikegan tavolon de la surfaco de la papiruso kaj tiel videbligi la skribaĵon.
Estas d-ro Fackelmann, kiu antaŭ iom da tempo elpensis la teknikon moligi per freŝa papirusa suko malnovajn papirusojn sekiĝintajn kaj nemalvolveblajn. Li ankaŭ retrovis la metodon, perditan en la Mezepoko, por fabriki „pergamenon Goldschlag" — tre maldika pergameno kalkumita, uzata por protekti antikvajn papirusojn kontraŭ malseko.

Savi la unu-kornan rinoceron.

La Natur-konservejo Kaziranga, en Asamujo, hejmlando de la azia rinocero, verŝajne fariĝos nacia parko. Tion proponis grupo da fakuloj — inter ili senditoj de la Internacia Unuiĝo por Konservado de la Naturo kaj de Naturaj Riĉaĵoj — kiuj antaŭ nelonge vizitis la konservejon laŭ invito de la Asama Ŝtata Registaro.
La pluan ekziston de la azia rinocero minacas ŝtelĉasistoj, kiuj malmultigis la bestojn ĝis malpli ol 400, malgraŭ ĉiuj klopodoj por malhelpi ŝtelĉasadon. La ŝtelistoj ĉasas la beston pro ĝia unu korno, kiu laŭ populara supozo — sed tute ne laŭ sciencaj esploroj — havas kuracan kaj afrodizian efikon. La kornon oni povas vendi en la nigra merkato je ĝis $ 1000 por ĉiu funto.
En la Konservejo Kaziranga abundas ankaŭ multaj aliaj specoj de sovaĝaj bestoj, ekz. samburo (speco de bubalo), elefanto, tigro kaj maloftaj cervo-specoj.

Por ŝafoj kaj kaproj: Kaktoj sen dornoj.

En Galileo en la lastaj jaroj oni sukcesis kulturi diversajn kakto-specojn sen dornoj, por nutrado de ŝafoj kaj kaproj. La kaktoj, kiuj enhavas multege da vitaminoj, tute ne bezonas akvumadon. La rezultoj de tiu eksperimento estis tre kontentigaj, kaj oni nun jam planas planti la kaktojn sur grandaj areoj da neplugebla tero.

Internacia teatro en Londono.

Elstaraj teatraj trupoj el 5 landoj partoprenis la trian Sezonon de Monda Teatro en la teatro Aldwych de 21 marto ĝis 22 majo. Prezentiĝis tie la Ĉeĥa Nacia Teatro, La Trupo de Junuloj el Italujo, la Greka Nacia Teatro, la Pola Populara Teatro el Varsovio kaj la Teatro Gorkij el Leningrad.
La spektantoj disponis pri sistemo de samtempe tradukado.

Kameloj el Ameriko.

La kamelo — fidela vojkunulo de la homo tra la dezertoj de Azio kaj Afriko — pradevenas el fekundaj regionoj de Ameriko. Tiel opinias usona zoologo, d-ro S. David Webb, ĉe la Universitato de Florida. Laŭ li, fosilitrovaĵoj pruvas, ke en Ameriko ekzistis kameloj jam antaŭ 40 milionoj da jaroj. Male, la plej malnovaj fosilioj el aliaj kontinentoj aĝas nur 3 milionojn da jaroj.
D-ro Webb konjektas, ke la kamelo evoluis en Norda Ameriko kaj poste trapasis la „ponton" Bering, en Azion, antaŭ ol la glaciepoko tion malebligis. Kiam poste okazis klimataj ŝanĝoj dum la glaci-epokoj, la kameloj rapide adaptiĝis al vivado en la dezertoj kaj senarbaj stepoj

Nova brajla biblio nur unu metron dika.

Rotaciaj maŝinoj, kiuj presas brajle per solidaj plastaj punktoj, estas nun libere aĉeteblaj el Britujo. Kompare kun la tradicia metodo uzanta kavajn punktojn, ĉi tiu nova plastopunkta tekniko signifas gravan malpliigon de la materia amplekso de brajla literaturo. La Biblio, presita per kavaj punktoj, konsistas el 74 okdek-paĝaj volumoj kaj bezonas du metrojn da bretoj; nur unu metron bezonas la novaj volumoj presitaj per solidaj punktoj. Alia avantaĝo de la nova sistemo, inventita de la Reĝa Nacia Instituto por Blinduloj, estas la daŭremo de la solidaj punktoj: ili ne platiĝas nek difektiĝas per ofta uzado. Kvankam la ekipaĵo mem kostas pli, ol tiu por kavaj punktoj, ĝi funkcias pli rapide kaj malmultekoste.

*

Se vi publikigos iun el la supraj informoj, nepre sendu la koncernan eldonon de la gazeto al: Unesco Features, Place de Fontenoy, F-75-Paris-7, Francujo, signinte ruĝe la koncernan parton.

Recenzoj

Fervoja terminareto (Kleines Eisenbahn-Fachwörterbuch) de Gernot Ritterspach. Eldonis Germana Esperanta Fervojista Asocio en 1966. Broŝuro de formato 11.5 × 16 cm, paĝoj 80. Prezo 6.50 GM.

Enkonduke mi kuraĝas aserti, ke estas malfacila kaj malagrabla laboro kompili kian ajn vortaron, sed la plej malfacila kaj malagrabla laboro estas kompili esperantan fakvortaron. Kialigi ĉi tiun aserton ne estas nun tasko, sed ĉiu recenzonto de ia ajn esperanta vortaro, kiu legis ĝin, rememoru ĉe la recenzado je ĝi.

Laŭ formala vidpunkto estas la terminareto plaĉaspekta, klarpresa kaj bonpapera broŝureto. Rilate la aranĝon de la enhavo ŝajnas pli preferinde en fakvortaroj grupigi la terminojn dividite laŭ subfakoj kaj aldone fari fine de la vortaro du, laŭlingve apartajn, abocodajn listojn de la terminoj kun indiko de la koncerna paĝo. (Ekzemple en ĉi tiu terminareto laŭ la 12 ĉefaj servo-kategorioj sur la paĝo 8 nomitaj.) Tio ebligas grupigi la bezonatajn samfakajn terminojn kaj ilian facilan trovon.

Koncerne la „Glosaron" sur p.79 ŝajnas, ke ĝia loko estus pli taŭga post la notoj sur p.8.

Rilate al la lingva flanko oni devas akcenti la ĝojon pro la ĝuo, kiun oni sentas dum legado de la lingve modela „Antauparolo" de s-ano Joachim Giessner, prezidanto de la Germana Esperantista Fervojista Asocio. Jen lingva modelo por kelkaj gvidpersonoj de la E-movado.

Nepre sekvinda estas la — fine de la ĉapitro „Dankoj" sur p.7 esprimita — alvoko de la aŭtoro, ke „espereble multaj aliaj landaj sekcioj de IFEF sekvos la ekzemplon de GEFA per publikigo de paralela aŭ simila eldonaĵo." Jes, tio estus ege dezirinda.

Tre ĝusta estas en la ĉapitro „Grava atentigo" jena aserto de la aŭtoro: „Kvankam la diverslandaj fervojoj havas tre multon komunan, tamen ĉe kelkaj aferoj ĉia komparo estas neperfekta aŭ tute maltrafa." Koncerne tion oni povis rimarki, ke Esperanto estas lingvo en evoluo, kaj kio ne estas ebla hodiaŭ, fariĝas ebla morgaŭ laŭ la proverbo, ke „ĉiuj homoj (kune) ĉion scias". Ĉefa devizo ĉe kreo de ia ajn esperanta termino estu, ke ĝi ne estu kreaĵo perforte unuvorta, sed ke ĝi estu komprenebla de kiu ajn esperantisto en la mondo.

Fakterminflanke ne ŝajnas esti ĝuste la netransitivan verbon „manovri" (p.8.) samsencigi kun iu ajn transitiva verbo, esprimanta grupigan klasifikadon de fervojaj vagonoj el diserigataj vagonaroj. Estus ĝuste aserti, ke „per la lokomotivo oni manovras en stacio por klasifiki la vagonojn", sed estus neĝuste aserti, ke „per la lokomotivo oni klasifikas en stacio por manovri la vagonojn." Do por la germana „rangieren" ne taŭgas kiel traduko „manovri", nek enkonduki — laŭ Verax, STT, Butin-Sommer — la neologismon „ranĝi", ĉar plene taŭgas preni el PV la transitivan verbon „klasifiki", ĉe kiu estas ekzemplo „klasifiki sian kolekton", laŭ kio estas aplikebla ĝia senco ankaŭ ĉe vagonoj. Ĉi okaze oni povas rimarki kun bedaŭro, ke ofte kaj ĉe multaj vortarkompilantoj aŭ aliaj verkistoj estas konstatebla la infekta malsano „neologismo — ismo". Ili amatore kaj ofte perforte per unuvorta termino (laŭ „saŭrokraŭto) ŝatus pliriĉigi nian vortotrezoron. Ni esperantistoj unuflanke asertas kaj akcentas ĉiuokaze la facilecon de nia lingvo, sed aliflanke ni tiun facilecon estas pretaj neniigi per fabrika produktado de „neologismoj kaj monstraj vortkunmetoj". Ŝajnas jam esti vero, ke „Esperantistoj estas la plej grandaj malamikoj de Esperanto."

Nu post tiu ioma deflankiĝo reen al la temo.

Ankaŭ neĝusta estas la intenco samsencigi la terminojn „kargi" kaj „ŝarĝi". Laŭ PV „kargi" enhavas ankaŭ la sencon „lui" la transportilon, do ne taŭgas por simpla esprimo „meti pezan objekton sur ion".

Rilate al la sampaĝe menciita vorto „bagaĝo", (kiu ne enestas en la terminareto) oni povas rimarki, ke plene sufiĉas la termino „pakaĵo" kaj por traduko de „Gepäckwagen" sufiĉus „aĵvagono".

Koncerne la terminojn menciitajn en la „Glosaro" (p.79), estus eble preferinde multajn el ili anstataŭi per la jenaj (interkrampe skribitaj): adheri (alteniĝi); almo (reltrunko); apunto (ŝanĝmono); fidro (kurentkondukilo); frogo (ikspeco); funikolaro (traktelfero); impregni (saturi per ŝirmsubstanco); itinero (trakvojdirekto); kargo (frajtŝarĝo); karoserio (kaleŝaĵo); katenario (superveturila kurentkondukilo); kondukti (konduki); kontenero (frajtaĵarkesto); lokotraktoro (stacitraktoro); loza (liberstata); paledo (stokĉaro); paliso

(fosto); pantografo (kontakta glitkadro); parki (restadiĝi); platformo (perono); poŭlo (riskentreprena kontrakto); remburso (monŝarĝo); restrikti (redukti); splinto (relkroĉplato); tartro (sedimento); trakcio (formovigo); varti (flegi); virko (efiko). Ĉi tiu lasta nenie estas en la terminaro.

Mem en la terminareto troviĝas nenie difinitaj neologismaj vortformoj, kiel levator-ĉaro (levilĉaro); forklevator-ĉaro (levilforkĉaro); ordigmonteto (klasifikdeklivo); framstego (stego?) ktp.; plue neĝustaj tradukoj, kiel ĉe „Abfahrttafel" = ekveturtrajna tabelo *anstataŭ* trajnekveturtabelo; ĉe „Abfertigung von Reisenden" = giĉetservado de pasaĝeroj *anstataŭ* porpasaĝera giĉetservo; ĉe „Anhänger" = trenveturilo *anstataŭ* postveturilo *aŭ* aldonveturilo; ĉe „Ankunftstafel" = alveturtrajna tabelo *anstataŭ* trajnalverturtabelo *aŭ* simple alveturtabelo; ĉe „anziehen (Handbremse)" = funkciigi aŭ stringigi(?) (manbremson) *anstataŭ* ekbremsi (per manbremso); ĉe „Artikeltarif" = laŭvarspeca tarifo *anstataŭ* artiklotarifo; ĉe „auffahren" *au* „aufschneiden (Weiche)" = defroge fuŝmovi pintrelparon *anstataŭ* veturfuŝi trakforkon; ĉe „auslösen (Bremse)" = delasi, lozigi (bremson) *anstataŭ* malbremsi; ĉe „Aussenplattform" = apert-platformo *anstataŭ* vagonperono; ĉe „Aussenplattformwagen" = apertplatforma pasaĝervagono *anstataŭ* peronvagono; ĉe „Auto im Reisezug / Dienst /" = aŭto en pasaĝertrajno (servo) *anstataŭ* (pasaĝer-) trajna aŭtoservo ktp.ktp. (Pro lokmanko ne estas menciitaj ĉiuj el la litero „A" kaj pro tempomanko ne estis la aliaj literoj trastuditaj).

Ĉe la trarigardo estis trovitaj nur jenaj preseraroj: sur p.4: „epzemple" *devas esti* „ekzemple" kaj sur p.80: „postago" *devus esti* „postpago".

Malgraŭ la supre menciitaj mankoj estas rekomendinde (ĉefe por vortarkompilantoj) akiri la terminareton kvankam ĝian dum la UEK en Budapeŝto postulitan prezon (60 forintojn) oni povas konsideri tro alta. Ĉu vere la preskostoj en Okcident-Germanujo estas tiom altaj?

Št. Seemann, Bratislava, ČSSR

Tiel li vivis, Fremdlingva Eldonejo, Hanojo, Vjetnamio. La vidvino de Fan Thi Kujen, rakontis pri la lastaj tagoj de sia edzo, kiun oni pafmortigis pro intenco dinamiti iun ponton trapasotan de usona ministro de Nacia Defendo McNamara. La rakonton kolektis Tran Dinh Van.

La novaj Vestoj de la Imperiestro kaj du aliaj fabeloj de H. C. Andersen, trad. el la dana originalo Ib Schleicher. Eldonis Eldonejo KOKO, Kolby Kaas, Danlando. Koloraj ilustraĵoj de Gustav Hjortlund. Kontrolita de la Literatura Komitato de SAT. 52 paĝoj. Formato 27 × 21 cm, prezo 15.— d.kr. = 30 steloj.

Jen estas libreto, kiun nepre devas legi ĉiu infaneto. Kaj ni estas certaj, ke ili la tri rakontojn ne nur legos, sed multfoje relegos. La 24 tutpaĝaj ilustraĵoj — spritaj kaj ĉarmaj — amuzos eĉ tiujn etulojn, kiuj ankoraŭ ne konas la alfabeton. Kvankam la samaj rakontoj aperis en traduko de d-ro Zamenhof (ili estas troveblaj en la unua „La novaj Vestoj de la Imperiestro", resp. tria parto de Fabeloj „Hans-fuŝulo" kaj „Estas tute certe"), la tradukon de Ib Schleicher facile povas kompreni eĉ la komencanto. Kiu ne havas infanojn, tiu nepre aĉetu kaj legu la rakontojn por propra plezuro, ili indas tion. En la libreto — kion ni povas certigi pri ĉiuj eldonaĵoj de KOKO — ni ne rimarkis erarojn.

Kredo al Dio en la atomepoko de Gustaf Lundberg, trad. Erik Carlén. Komisie de Sveda Sekcio de KELI eldonis ELDONA SOCIETO ESPERANTO, Malmö. Prezo 4,75 Sv.kr.

La verkisto klopodas doni en kelkaj ĉapitroj respondon al la demando ĉu indas en tiu ĉi moderna epoko kredi en la ekzisto de Dio. La naturscienco klopodas kompreni la meĥanismon de la realaĵo, la religio serĉas ĝian sencon. Kaj laŭ la verkisto la sencon de la vivo ni trovas en la religio.

La esperanta traduko estas simpla kaj senriproĉa, do facile komprenebla ankaŭ por komencantoj.

Raporto pri la agado de E.K.I. (Instituto por Esperanto en Komerco kaj Industrio), Poŝtkesto 412, Eindhoven, Nederlando) detale informas nin pri la celo, agado ktp. de tiu ĉi grava organizo, fondita en 1963.

Por la paco, III. Komisiono pri internaciaj ligoj de sovetaj esperantistoj, Moskvo, ul. Kalinina, 14, SOD, Otdel Kultury, 40 paĝa kajero kun pripacaj artikoletoj kaj poemoj. Inter la verkistoj ni vidas la nomojn de Ludmila Jevsejeva (kiu ne konas ŝin?) kaj de la ghana-a poeto John Okai. Poemon de Boris Pasternak elrusigis K. Gusev. Por ni „okcidentanoj" estas grave kaj interese legi, kio vivas en la koroj de niaj orientaj samideanoj.

Esperanto - Presejo, Hardinxveld